



Deutschland bei Elektromobilität nicht wettbewerbsfähig - Studie des CAR-Instituts der Universität Duisburg-Essen

Zusammengestellt von Harry Günther

22.07.2010 - Laut einer Studie des CAR-Instituts der Universität Duisburg-Essen läuft Deutschland in Gefahr, bei der Entwicklung von Elektroautos international den Anschluss zu verlieren. Die Förderung dieses neuen Industriezweiges sei zu stark föderalistisch auf Kleinprojekte ausgerichtet, erklärte Institutsleiter Ferdinand Dudenhöffer. Das von der Bundesregierung vorgegebene Ziel, bis 2020 eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen zu sehen, werde nicht erreicht. Dabei biete Elektromobilität ein erhebliches Marktpotenzial.

Getrieben durch steigende Ölpreise, Emissionsauflagen und deutliche Kostensenkungen würden 2025 weltweit 21,9 Mio. E-Autos und Hybrid-Fahrzeuge verkauft werden. Diese Verkaufsprognosen wiesen auf einen Anstieg des Marktvolumens von Hochleistungsbatterien hin, das bei 130 Mrd. EUR liege.

Die Bundesrepublik könnte davon stark profitieren, meinte Dudenhöffer. "Wenn Deutschland nur 25 Prozent des Zukunftsmarktes für Hochleistungsbatterien abdecken könnte, entspräche das einem Umsatz von 32 Mrd. EUR." Im Gegensatz zur USA und China, das den Ausbau der Elektromobilität mit rund 10 Mrd. EUR fördere, seien die entsprechenden Budgets in Deutschland mit 115 Mio. EUR eher bescheiden. "Das wenige Fördergeld wird nicht auf Leuchtturmprojekte konzentriert, sondern breit gestreut", kritisierte der Wissenschaftler.

Das föderalistische Prinzip hinter dieser Politik ist aus Sicht von Dudenhöffer ein weiteres Manko Deutschlands. Subventioniert würde nach «Gießkannenmanier», wobei durchaus Stilblüten erkennbar seien. Im Rhein-Main-Gebiet etwa werde Elektromobilität entlang der «Buslinie 103» gefördert. «Während in den USA der Bau von Hochleistungsbatterien unterstützt wird, konzentriert sich die Elektromobilität in der Modellregion auf die Buslinie 103», kommentiert der Institutsleiter. «Krasser kann ein Gegensatz nicht ausfallen.»

Zudem herrsche «Doppelt- und Dreifachforschung». Ein Großteil der Projekte befasse sich mit dem Einsatz von Elektrorollern und Elektrofahrrädern. Dudenhöffer zufolge können diese Produkte als China-Exporte fast in jedem Baumarkt gekauft werden.

«Das wenige Fördergeld wird nicht auf Leuchtturmprojekte konzentriert, sondern breit gestreut, und das Rad wird simultan mehrfach erfunden», kritisierte der Wissenschaftler. Impulse, wie der Bau von Batteriewerken oder der Industrialisierung der Elektromobilität könne aus diesen Projekten nicht erwartet werden.

20. Juli 2010

E-Autos

VW bastelt an Billig-Batterie

Wie teuer werden Elektroautos sein? Bisher gelten die Batterien als Preistreiber. Kurz bevor die neue Antriebstechnik massentauglich werden soll, meldet Volkswagen einen Forschungserfolg - und fordert Geld vom Staat. Schützenhilfe bekommt er von einer Uni.

von Annette Berger

Volkswagen könnte es nach eigenen Angaben gelingen, die Kosten von Batterien für Elektroautos deutlich zu senken. Vorstandschef Martin Winterkorn stellte bei einem Besuch im kalifornischen Palo Alto die jüngsten Fortschritte in der Batterieforschung vor.

Dort, im Silicon Valley, untersucht VW die Möglichkeit, mit sogenannten Consumer-Batteriezellen, wie sie auch in Handys verwendet werden, Elektroautos anzutreiben. Nach Angaben von Winterkorn könnte es gelingen, die Kosten für die Energiespeicher deutlich zu senken. E-Autos gelten zwar als umweltfreundlich und leise - bisher ist aber die Batterie ein Problem auf dem Weg zum Massenmarkt. Denn E-Auto-Batterien sind teuer. Viele Experten sagen daher, herkömmliche Antriebe werde es noch viele Jahre geben.

Laut Winterkorn sind die Wolfsburger aber genau an diesem Punkt einen Schritt weitergekommen: Denn während andere Batterieformen 6000 bis 12.000 Euro Zusatzkosten im Vergleich zum Benzinmotor beim Auto ausmachten, sei bei einem Antrieb über Consumerzellen eine Differenz von nur noch eine 5000 Euro denkbar, rechnete der Konzernchef vor.

Der VW-Chef forderte die Einführung von einheitlichen staatlichen Finanzierungshilfen für Käufer von Elektroautos in der EU. Die Autoindustrie werde den Wechsel von der klassischen Motorentechnik zu umweltfreundlichen Strommotoren nicht allein bewältigen können.

Argumentationshilfe von der Uni Duisburg-Essen

Rückendeckung bekam Winterkorn von einer Studie des Autoexperten Ferdinand Dudenhöffer von der Universität Duisburg-Essen. Der Universitätsprofessor rechnete vor, Deutschland könne 100.000 Arbeitsplätze in der Elektromobilität schaffen und zu einem weltweit bedeutenden Lieferanten von Hochleistungsbatterien werden.

Allerdings seien dazu höhere finanzielle Förderungen durch den Staat nötig. Summen nannte der Forscher nicht, nannte aber Anschubförderungen der Technik in China, USA, Japan und Frankreich als positive Beispiele.

Um die neuen Umwelttechniken beim Auto läuft weltweit ein Wettrennen. Wie rasch es gelingen kann, die Preise für Batterien zu senken, ist unklar. Denn noch ist die Verwendung der Handy-Batterien für Autos nach VW-Informationen nicht ausgereift. "Wir brauchen mehr Regelelektronik als bei anderen Batteriekonzepten", sagte VW-Laborchef Burkhard

Huhnke. Diese Handy-Zellen werden nach ihren Abmessungen (18 Millimeter mal 650 Millimeter) auch 18.650er-Zellen genannt.

Noch ist der Verkauf von E-Autos kein Massenmarkt, aber die Hersteller setzen alles daran, dass sich das ändert. **BMW** beispielsweise will - ebenfalls ab 2013 - das Elektroauto "Megacity Vehicle" in seinem Leipziger Werk montieren.

Sein vergleichsweise geringes Gewicht sollen dem Fahrzeug Karbonfasern verleihen, die die Münchner vom weltweit größten Hersteller dieses Stoffs, SGL Carbon, beziehen. Beide Unternehmen betreiben ein Joint-Venture dazu.